

УДК 347.763:351.815:340.134(477)

ЗАЩИТА ПРАВ ПАССАЖИРОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГОРОДСКИМ ТРАНСПОРТОМ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ УКРАИНЫ

И. Р. Николаенко

аспирант кафедры гражданского права,
Запорожский национальный университет (Украина)
e-mail: Nikoligor2006@gmail.com

***Аннотация.** Современные тенденции правового регулирования общественных отношений изменяют устоявшиеся подходы. Под влиянием глобализационных тенденций происходит трансформация общества, общественных отношений, форм и способов их правового регулирования. Позитивизм модифицирован новой волной теории природных прав человека, усилился социологическим подходом вследствие влияния концепции социологии права, который обретает значимость в современной европейской правовой науке. В сфере перевозок пассажиров в целом и перевозок городским транспортом в частности стало очевидным, что общество нуждается уже не только в перевозках как таковых, но также и в том, чтобы эти перевозки были комфортными, безопасными, своевременными. Иными словами, права пассажиров приобретают новое содержательное наполнение и требуют установления правовых механизмов обеспечения их защиты как элемента обеспечения реализации прав человека.*

***Ключевые слова:** пассажир, транспорт, городской транспорт, муниципальный транспорт, реализация прав, защита прав, перевозчик, ответственность.*

***Annotation.** Modern trends in the legal regulation of social relations are changing the established approaches. Under the influence of globalization trends, there is a transformation of society, public relations, forms and methods of their legal regulation. Positivism has been modified by a new wave of the theory of natural rights of man, intensified by a sociological approach due to the influence of the concept of the sociology of law, which gains significance in modern European legal science. In the field of passenger transportation in general, and passenger transportation by urban transport, in particular, it became obvious that society already needs not only transportation as such, but also that these transportation should be comfortable, safe, timely. In other words, the rights of passengers acquire new content. As a result, they require the formation of a legal mechanism for their provision and protection. This mechanism is designed to ensure the realization of human rights.*

***Keywords:** passenger, transport, urban transport, municipal transport, realization of rights, protection of rights, carrier, responsibility.*

Современные труды ученых-цивилистов свидетельствуют о том, что на современном этапе существования нашей цивилизации вследствие существующих глобализационных процессов, вызванных в том числе развитием транспорта и его инфраструктуры, средств коммуникации, неоспоримым является мне-

ние, что круг прав потребителей (пассажиров по договору перевозки) транспортных услуг требует своего пересмотра.

На сегодняшний момент отдельные сферы жизнедеятельности человека уже выходят за рамки устоявшихся договорных конструкций, их узконаправленного содержания и нуждаются в более широком подходе обеспечения реализации комплекса прав человека и стремятся к этому.

Обратим внимание, что сам договор перевозки пассажира, который нашел свое место в Главе 64 Гражданского кодекса Украины (далее — ГК Украины), определяет лишь основные права пассажира, которые определяют место соответствующего договора в системе договоров. По сути, и сам предмет договора, и его природа определяются существенными договорными условиями, отраженными в правах и обязанностях сторон.

Так, согласно ст. 910 ГК Украины такими условиями являются обязательства перевозчика перевезти вторую сторону (пассажира) в пункт назначения, а в случае сдачи багажа — также доставить багаж в пункт назначения и выдать его лицу, имеющему право на получение багажа, а у пассажира — обязательства уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа — также за его провоз.

Это лишь та часть обязательств, которые отличают одну договорную конструкцию от иной. Объективно в процессе реализации своих субъективных прав пассажир нуждается также в том, чтобы соблюдался весь комплекс прав человека, включая личные неимущественные (предусмотренные Книгой 2 Гражданского кодекса Украины) и имущественные права. То есть речь идет и о жизни и здоровье пассажира, и о его чести и достоинстве, и о сфере приватности и др.

Конечно, такой подход может быть раскритикован, ибо эти права должны соблюдаться и при исполнении любого иного договора (будь то купля-продажа продуктов питания или бытовых приборов, договор капитального строительства или договор об оказании медицинских услуг).

И эта критика будет верной, но лишь в той части, которая имеет целью разграничить, отделить один договор от другого. Но не в той части, которая направлена на всецелое обеспечение прав пассажира (или прав человека в процессе его перемещения путем выполнения перевозчиком договорных обязательств по перевозке пассажира).

Но в то же время мы не можем утверждать, что эти права не присущи пассажиру как потребителю транспортной услуги.

В контексте прав человека, прав потребителя транспортной услуги очевидно то обстоятельство, что они нуждаются в нормативном их обеспечении в

процессе выполнения договора перевозки пассажира (предоставления транспортной услуги).

Одним из элементов обеспечения реализации данных прав является механизм их гражданско-правовой защиты.

В свою очередь, сама по себе защита нарушенных прав и свобод представляет собой многоаспектное явление. Защита, по сути, является результатом реализации права человека на защиту, представленную в дозволенных законом способах такой защиты.

В специальной юридической литературе отмечается, что существует лишь две формы такой защиты — юрисдикционная (предусматривает деятельность государственных органов, направленная на восстановление нарушенного, оспоренного или непризнанного права уполномоченного лица) и неюрисдикционная (самозащита).

Р. Б. Шишка дал авторское определение права на защиту, согласно которому право на защиту является самостоятельным субъективным правом уполномоченного лица, юридически закрепленной возможностью использовать предусмотренные формы и способы, средства для предупреждения нарушения, устранения угрозы нарушения, восстановления положения, существующего до нарушения права, возмещения причиненного вреда и получение компенсаций, извещение компетентных органов об угрозе для применения средств правоохранительного характера, привлечения виновных к гражданско-правовой ответственности [1, с. 120].

Схематично механизм гражданско-правовой защиты состоит из следующих элементов и этапов ее осуществления (по нашему мнению, она характеризуется динамикой и деятельностью субъекта, направленной на осуществление такой защиты): права, свободы и право на защиту; наличие предусмотренного законом механизма правовой защиты; нарушение прав и свобод (юридический факт); волеизъявление лица, направленное на реализацию своего права на защиту; деятельность лица и органов государственной власти, в компетенцию которых входят полномочия по осуществлению защиты прав и свобод лица; применение способов защиты; применение в необходимых случаях государственного принуждения.

Анализ законодательства Украины, регулирующего правоотношения перевозки пассажиров городским транспортом, дает основания для следующих суждений и выводов относительно темы данного исследования.

Во-первых, говоря о городском транспорте, следует четко понимать и разграничивать понятийный аппарат. Иными словами, разграничивать сферу деятельности транспорта (в границах города, в пригородном сообщении и т. п.) от его принадлежности (частный транспорт, коммунальный и т. п.).

Дело в том, что часто происходит подмена понятий, особенно в тех случаях, когда речь идет о деятельности так называемого муниципального транспорта. Как правило, речь идет о любом виде транспорта (вне зависимости от его принадлежности), обслуживающего потребности населения определенного населенного пункта (муниципии) в транспортных перевозках.

Во-вторых, правила перевозок пассажиров различными видами транспорта, как правило, содержат предписания общего характера, в том числе права пассажиров, которые не корреспондируются прямо с обязанностями перевозчиков и водителей транспортных средств.

В-третьих, отсутствие предусмотренных в данных актах нормативного характера положений, предусматривающих негативные последствия неправомерного поведения перевозчиков, водителей (санкций правовых норм), порождает невозможность привлечения виновного лица к ответственности.

В-четвертых, в цивилистической доктрине Украины доминирует в данное время точка зрения, согласно которой ответственность является результатом реализации органом государственного принуждения предписания санкции правовой нормы [2, с. 364].

По мнению Н. С. Кузнецовой, в случае нарушения регулятивного правоотношения, содержанием которого являются права и обязанности положительного характера, оно трансформируется в охранительное правоотношение, в пределах которого может осуществляться восстановление или защита нарушенных прав путем применения мер гражданско-правовой защиты [3, с. 363].

В то же время в ГК Украины отсутствует нормативное определение гражданско-правовой ответственности, несмотря на то, что в теории цивилистики этот институт является достаточно разработанным. В то же время защита гражданских прав и интересов является самостоятельным институтом общей части гражданского права. Это порождает научные дискуссии о соотношении гражданско-правовой ответственности и гражданско-правовой защиты.

Большинство ученых сходятся в едином мнении, что и меры ответственности, и меры защиты являются правовыми средствами воздействия на правоотношение. Как первые, так и вторые направлены на локализацию последствий нарушения прав [3, с. 372].

Тем не менее, несмотря на их общую цель и даже содержание, они имеют разную персонифицированную направленность. Ответственность служит средством воздействия на правонарушителя, в то время как защита выступает средством восстановления нарушенного права.

Конечно, при этом мы не отрицаем того, что в процессе осуществления защиты нарушенного права мы прибегаем к институту гражданско-правовой ответственности. Это является логичным и закономерным. Поэтому, по нашему

мнению, гражданско-правовую ответственность можно считать одним из способов защиты прав и интересов.

Возвращаясь к непосредственной теме нашего исследования, проанализировав действующее законодательство, регулирующее деятельность транспорта в городском сообщении, в том числе Закон Украины «О транспорте» от 10.11.1994 г. [4], «О городском электрическом транспорте» от 29.06.2004 г. [5], Правила предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта от 18.02.1997 г. [2], Правила предоставления населению услуг по перевозкам городским электротранспортом от 23.12.2004 г. [7], мы пришли к следующим выводам.

Основная направленность деятельности транспорта является результатом государственной транспортной политики, для которой ключевыми являются: доступность транспортных услуг для всех слоев населения; приоритетность развития городского электрического транспорта, особенно в городах с повышенным уровнем загрязнения окружающей среды и в курортных регионах; создание благоприятных условий для производства отечественного подвижного состава и его усовершенствования; безубыточности работы перевозчиков [5].

Будем объективны, ст. 3 Закона Украины «О транспорте» среди прочих приоритетов деятельности транспорта определяет безопасность функционирования транспорта [4].

Акты гражданского законодательства, включая специальное транспортное законодательство, регулирующее общественные отношения в сфере перевозок пассажиров городским транспортом, не содержат четкой регламентации прав пассажиров и порядка, способов их гражданско-правовой защиты, что наталкивает на мысль о необходимости применения специального законодательства в сфере защиты прав потребителей [8, с. 38].

Однако специфика транспортной сферы такова, что вышеупомянутое законодательство может быть использовано лишь в том случае, если специальное транспортное законодательство не содержит необходимых средств защиты.

Таким образом, защита прав пассажиров при перевозке в городском сообщении по законодательству Украины сводится к применению общих норм ГК Украины о возмещении материального и морального вреда.

1. Цивільне право України : підручник / за ред. проф. Ю. Л. Бошицького та проф. Р. Б. Шишки. Загальна частина. Київ : Видавництво Ліра-К, 2013. 760 с. [Вернуться к статье](#)

2. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В. І. Борисова (кер. авт.) [та ін.] ; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатеевої, В. Л. Яроцького. Х. : Право, 2011. Т. 1. 656 с. [Вернуться к статье](#)

3. Кузнецова Н. С. Вибрані праці. К. : ПрАТ «Юридична практика», 2014. 544 с. [Вернуться к статье](#)

4. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради. 1994. № 51. Ст. 446. [Вернуться к статье](#)
5. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. // Відомості Верховної Ради. 2004. № 51. Ст. 548. [Вернуться к статье](#)
6. Правила предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта от 18.02.1997 г. [Электронный ресурс] : постановление Кабинета Министров Украины от 18.02.1997 г. № 176. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF> (дата обращения: 02.03.2019). [Вернуться к статье](#)
7. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом [Электронный ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF> (дата обращения: 02.03.2019). [Вернуться к статье](#)
8. Самойленко Г. В. Забезпечення прав пасажирів: проблема колізії цивільного та споживчого законодавства // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2018. № 2. С. 33–41. URL: <http://www.law.journalsofznu.zp.ua/vibir-movi-2-2018/?id=2878> (дата обращения: 20.01.2019). [Вернуться к статье](#)